



### La FIAB spiega perché sono utili

[Teramo](#) , 1 gennaio 1970 -

Nei giorni scorsi è stata realizzata, lungo il tratto urbano della SS 80 che unisce Teramo centro al quartiere Cona, una nuova segnaletica riguardante la mobilità ciclistica, quella delle *corsie ciclabili* :

una parte della carreggiata delimitata da una striscia bianca discontinua e contrassegnata da pittogrammi di bici e frecce che indicano la direzione di percorrenza. Prima di questa novità, sulle nostre strade si erano viste solo le *piste ciclabili*

previste dal vigente Codice della Strada (D.L. 30 aprile 1992, n. 285), ovvero aree riservate alle sole biciclette.

L'apparizione a Teramo delle nuove corsie ciclabili ha destato varie perplessità, alcune decisamente sopra le righe e molte derivanti da un affrettato confronto con le classiche piste ciclabili: ci si è chiesto ad esempio se non fossero altro che "piste malfatte", "piste fatte sbrigativamente", o simili. Ciò che però spesso non si sa è che questo strumento delle corsie ciclabili – che sottolineiamo essere diverso da quello delle piste ciclabili – esiste all'estero da molti anni col nome di *bike lanes* (in inglese "corsie per bici") o anche, nel mondo germanico, di *Schutzstreifen*

(in tedesco "strisce di protezione"), con una rispettabile storia e consolidate statistiche che ne hanno mostrato l'efficacia in ambito urbano.

Come porsi dunque di fronte a questa novità, e come usarla? Iniziamo dal testo con cui la corsia ciclabile è descritta, all'art. 229 del "Decreto Rilancio" convertito in legge a metà dello scorso luglio:

## CORSIA CICLABILE

Parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.

La Corsia ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi.

Mettiamo in evidenza alcuni punti che si deducono oggettivamente dal testo ufficiale.

Per quanto riguarda la forma:

- le corsie ciclabili sono evidenziate da una linea bianca tratteggiata;
- sono sempre monodirezionali;
- possono essere tracciate solo sulle strade urbane;
- non è stabilita una dimensione standard;
- fanno parte a pieno titolo delle corsie veicolari;
- deve essere sempre riportato il pittogramma della bicicletta, meglio se accompagnato con la freccia direzionale;
- non serve la segnaletica verticale.
- Per quanto riguarda l'uso:
  - le corsie ciclabili sono destinate alla circolazione delle biciclette e possono essere valicate dagli altri veicoli in caso di necessità (ad esempio per l'incrocio di veicoli su strade strette o per accedere a uno spazio di sosta) e se non è impegnata da biciclette;
  - i veicoli che la attraversano devono comunque dare la precedenza alle biciclette in

transito.

-

Crediamo anche che possano essere pacificamente condivise le seguenti osservazioni.

- A differenza delle piste ciclabili, che rappresentano uno spazio *totalmente riservato e invalicabile dagli altri mezzi*

, le nuove corsie ciclabili sono dichiaratamente *valicabili quando necessario anche dagli altri mezzi*

, fermo restando il fatto che

*come uso stabile sono destinate alla circolazione delle biciclette*

. Pensiamo dunque che il loro significato sia soprattutto quello di *uno spazio di priorità e rispetto per la mobilità dolce*

, che se serve può essere usato anche dagli altri mezzi: in altre parole,

*un segnale di maggior attenzione e tutela per l'utenza debole sulle strade*

, senza voler penalizzare nessuno.

-

- Oltre che alle biciclette, le corsie ciclabili sono *parimenti destinate anche ad altri veicoli di mobilità dolce*, quali ad esempio i

monopattini.

Tutto ciò premesso, illustriamo ora perché **FIAB Teramo ritiene che le corsie ciclabili possano dare un valido contributo alla mobilità cittadina**

, orientandola verso una maggior sostenibilità: lo facciamo qui nel seguito con una formula di confronto, dando risposta ad alcune delle obiezioni che abbiamo sentito in questi ultimi giorni.

### Obiezione 1

**Le corsie ciclabili sono uno strumento figlio della fretta, senza reale efficacia e portatore di rischio.**

Come detto, le corsie ciclabili sono state introdotte a metà maggio nell'ambito del Decreto Rilancio poi convertito in legge a metà luglio, dunque fanno parte di un pacchetto di provvedimenti introdotti in via emergenziale per affrontare una prevedibile crisi della mobilità nelle città legata al calo di prestazioni del trasporto pubblico: il chiaro rischio da fronteggiare, specie in vista del riavvio delle scuole, è che il traffico automobilistico privato vada fuori controllo rendendo le città invivibili. Un provvedimento, quindi, legato alla necessità di fronteggiare una situazione di emergenza che ha messo in crisi il trasporto pubblico locale, aumentando il traffico automobilistico. Ma, come detto sopra, le corsie ciclabili esistono all'estero da parecchi anni (ad esempio in Germania almeno dal 1997) e hanno dato prova di buona efficacia quando usate in ambito urbano nel modo opportuno: dunque non si può affermare che esse siano un salto nel vuoto, perché si è trattato solo di introdurre anche qui in Italia uno strumento che altrove ha un'esperienza consolidata.

E l'argomento, che spesso si sente dire, "Sì ma gli italiani sono diversi, troppo indisciplinati", "Non siamo l'Olanda" o ancora, "Non siamo l'Emilia Romagna" (come se, il volerlo diventare, fosse una follia) è la solita scusa per non cambiare mai nulla: l'italiano ha solo bisogno che le cose gli vengano spiegate in modo convincente, ma poi le cose le fa anche meglio degli altri. La legge Sirchia sul divieto di fumo nei locali chiusi, che nel 2003 ci ha posto all'avanguardia in Europa, ne è un esempio eloquente.

### **Obiezione 2**

### **Le corsie ciclabili restringono la carreggiata.**

Come scritto chiaramente nella norma, e ribadito anche in una circolare del Ministero dell'Interno, Dipartimento della Polizia Stradale, le corsie ciclabili fanno parte della carreggiata, e quindi NON la restringono. I mezzi motorizzati possono utilizzare tutta l'ampiezza della carreggiata e, in presenza del ciclista (come accadeva anche prima), devono dargli la precedenza e sorpassarlo, quando possibile, lasciando uno spazio di sicurezza, come previsto dalle norme vigenti. L'indicazione della corsia è solo UNA ULTERIORE SICUREZZA in quanto rende consapevoli gli automobilisti della possibile presenza dei ciclisti.

### **Obiezione 3**

**Le corsie ciclabili sono una finta garanzia, una specie di “piste ciclabili di serie B”: solo una sede totalmente riservata può dare alle biciclette la necessaria sicurezza.**

A volte le sedi stradali hanno misure insufficienti a realizzare piste ciclabili secondo le misure citate in precedenza lasciando un sufficiente spazio residuo per il traffico veicolare (tipicamente 2,50 m, che diventano 3,25 m se di lì passa il servizio pubblico): in altre parole, non è possibile ricavare piste ciclabili ovunque. Ma allora ci (e vi) chiediamo: è davvero una buona idea fare piste ciclabili dappertutto, o non sarebbe solo un cedere all'idea dell'auto “padrona della strada”?

Noi crediamo che la risposta corretta sia la seconda, e che la mèta debba invece essere quella di una positiva convivenza negli spazi urbani senza dover sempre necessariamente mettere barriere in ogni situazione: in questo senso la corsia ciclabile, dove possibile e opportuno, può dare una risposta intermedia a questa esigenza di maggior tutela della mobilità dolce, una delimitazione che crea non barriere ma maggiore sensibilità.

Attenzione però: ogni iniziativa per migliorare la sicurezza stradale, che sia una corsia ciclabile, un limite di velocità, un percorso pedonale, ecc., nulla può se non c'è la prudenza nella guida da parte di chi conduce i mezzi motorizzati.

### **Obiezione 4**

**Va bene la novità normativa ma in quella strada non è possibile disegnare le corsie, perché è pericoloso.**

In ambito urbano la velocità deve essere moderata. In Europa si va verso i 30 km/h di limite di velocità in TUTTE le strade urbane. Dove dovrebbero realizzarsi i percorsi ciclabili? Nei parchi? Lontano dalle strade? E chi li percorrerebbe? La mobilità ciclistica ha la stessa dignità, e spesso maggiore utilità, delle altre tipologie di utilizzazione della strada. Se non si collegano i punti di interesse della città con piste, percorsi e corsie ciclabili, quale utilità ne avremmo? Le nuove corsie ciclabili uniscono importanti poli scolastici al centro città, e questo è un elemento importante.

Paradossalmente il luogo più sicuro per pedoni e ciclisti è l'autostrada, dove possono circolare solo le auto. Vogliamo una città solo per le auto? Vogliamo che, a Teramo, pedoni e ciclisti non possano raggiungere, con maggiore sicurezza, ogni parte della città? (ricordate le polemiche per il nuovo sottopasso di Cartecchio?)

In base a tutte queste considerazioni, in particolare a seguito della positiva esperienza maturata da anni in altri stati e a causa dell'oggettiva emergenza per la mobilità urbana che è prevista verificarsi da settembre in poi, noi di FIAB Teramo abbiamo incoraggiato il Comune ad applicare fin da subito questo nuovo strumento delle corsie ciclabili in varie strade del nostro tessuto urbano, cominciando da quelle – come via Cona e viale Crucoli – che più possono aiutare gli studenti degli istituti scolastici superiori a recarsi a scuola in bicicletta.

Ci auguriamo che i teramani intuiscono l'importanza del momento per cogliere l'opportunità data dall'emergenza di dare una svolta positiva alle abitudini di una città ancora troppo lenta nel migliorare la propria mobilità. Naturalmente nell'augurio che la svolta si verifichi davvero e resti come patrimonio duraturo anche in un orizzonte futuro, quando sperabilmente questa grande crisi sanitaria sarà alle nostre spalle.